



INDICE

INDICE	1
INDICE	1
INCONTRO WORLD CAFE' 12 MARZO 2019	2
TAVOLO 1 CENTRO STORICO E ZTL	3
Domande Chiave	3
TEMATICA 1 – IL PERIMETRO E L'ORGANIZZAZIONE DELLA ZTL	3
TEMATICA 2 – LA SOSTA DEI RESIDENTI	4
TEMATICA 3 – IL MERCATO	4
TEMATICA 4 – LE POSSIBILI ESPANSIONI	4
TEMATICA 5 – IL LUNGO MALLERO	5
TAVOLO 2 ACCESSO AL CENTRO E SOSTA	6
Domande Chiave	6
	6
TEMATICA 1 – VIABILITA', TRAFFICO E SICUREZZA	
TEMATICA 2 – SOSTA	7
TAVOLO 3 SONDRIO ALTA E FRAZIONI	8
Domande Chiave	8
TEMATICA 1 – PERCEZIONE DELLE FRAZIONI	8
TEMATICA 2 – COLLEGAMENTI CON IL CASTELLO E RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE LIMITROFE	8
TEMATICA 3 – ACCESSIBILITÀ E SOSTA	9
Area La Piastra:	9
TAVOLO 4 CICLOPEDONALITÀ	10
DOMANDE CHIAVE	10
TEMATICA 1 – CRITICITA' E PUNTI PERICOLOSI PER PEDONI E CICLISTI	10
TEMATICA 2 – PROPOSTE PER MIGLIORARE IL SISTEMA CICLABILE E INCENTIVARNE L'USO	11
TAVOLO 5 STAZIONE E TRASPORTO PUBBLICO	
	12
Domande Chiave	12
TEMATICA 1 – IL TRASPORTO PUBBLICO A SONDRIO	12
TEMATICA 2 – PROPOSTE PER IL RIASSETTO DELLA RETE URBANA	12
TEMATICA 3 – L'UTENZA DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO	13
TEMATICA 4 – LA STAZIONE E IL CAMPUS	13
PARTECIPANTI ALL'INCONTRO	14
INCONTRO WORLD CAFE' 27 NOVEMBRE 2019	15
TAVOLO 1 VALORIZZARE IL CENTRO STORICO	16
Obiettivi	16
Strategie	16
TEMATICA 1 – IL COLLEGAMENTO CON CASTEL MASEGRA	16
TEMATICA 2 – L'ORGANIZZAZIONE DELLA ZTL	17
TEMATICA 3 – IL LUNGOMALLERO	17
TAVOLO 2 GARANTIRE L'ACCESSIBILITÀ AMPLIANDO IL CENTRO	18
OBIETTIVI	18
Strategie	18
TEMATICA 1 – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE PROPOSTO	18
TAVOLO 3 METTERE IL CENTRO IN RETE	20
OBIETTIVI	20
Strategie	20
TEMATICA 1 – UN NUOVO SISTEMA DI CICLOPEDONALITA'	20
TEMATICA 2 – PUNTI CRITICI E PERICOLOSI	21
TAVOLO 4 PROTEGGERE LE ZONE RESIDENZIALI E LE FRAZIONI	22
OBIETTIVI	22
Strategie	22
TEMATICA 1 – DEFINIZIONE DELLE ZONE 30	22
TEMATICA 2 – DISEGNO DELLA RETE DI TRASPORTO PUBBLICO	22
TAVOLO 5 ORGANIZZARE LA RETE STRADALE PRIMARIA	23
OBIETTIVI	23
Strategie	23
TEMATICA 1 – VIABILITA', TRAFFICO E SICUREZZA	23
TEMATICA 2 – SOSTA	24
PARTECIPANTI ALL'INCONTRO	25
ALLEGATO 1; TAVOLE 12 MARZO 2019	26
ALLEGATO 2; TAVOLE 27 NOVEMBRE 2019	29
ALLEGATO 3; FOTO DEGLI EVENTI	32



INCONTRO WORLD CAFF' 12 Marzo 2019

Nel corso del pomeriggio di Martedì 12 Marzo 2019, nei pressi delle aule consigliari del comune, si è tenuto l'incontro definito "World Café", il caffè del mondo.

Durante questo incontro i cittadini hanno avuto modo di discutere le principali tematiche del Piano Generale di Traffico Urbano attorno a diversi tavoli, accompagnati da una tazza di caffè e delle ottime paste.

Questa modalità di presentazione con confronto diretto al tavolo favorisce notevolmente l'interazione e l'attenzione rispetto alla classica conferenza. I partecipanti hanno infatti avuto modo di portare il proprio contributo riguardo ad ogni tema affrontato e, soprattutto, hanno potuto confrontarsi con gli altri partecipanti, appartenenti a diverse categorie e tipologie di utenza.

I trenta iscritti sono stati infatti divisi in cinque gruppi disomogenei, ovvero contenenti al loro interno diversi esponenti per i diversi enti presenti; successivamente, a turno, i suddetti gruppi si spostavano da un tavolo all'altro fino a completamento del giro, avendo a disposizione non più di un quarto d'ora per esprimere il proprio parere.

Ad ogni tavolo era presente un facilitatore, appartenente al gruppo di lavoro della società Meta srl, incaricata della redazione del piano; il facilitatore aveva il compito di esporre sinteticamente il tema e avviare la discussione, favorendo l'interazione tra le parti e indirizzando il confronto evitando di andare fuori tema.

L'incontro è stato molto proficuo e interessante per entrambe le parti; i partecipanti si sono definiti soddisfatti e piacevolmente stupiti della modalità di conduzione dell'evento. Il gruppo di lavoro di Meta srl ha invece avuto modo sia di scoprire tematiche o elementi che erano sfuggiti ad una prima analisi, sia di ricevere conferme di quanto osservato e dedotto.

Segue quanto emerso durante l'incontro e la lista dei partecipanti.



Tavolo 1 Centro storico e ZTL

Domande Chiave

- Il centro storico è protetto in modo adeguato?
- Ci sono zone in cui è difficile arrivare?
- Quali aree vorresti riqualificare?

TEMATICA 1 – IL PERIMETRO E L'ORGANIZZAZIONE DELLA ZTL

La **Zona a Traffico Limitato** è quasi unanimemente **giudicata idonea** alle esigenze di valorizzazione del centro storico. Tuttavia permangono **alcune problematiche**

- In particolare, l'organizzazione viaria della zona retrostante **piazza Campello** rende quasi impossibile l'accesso dei mezzi di soccorso;
- La zona di **via De Simoni**, oltre il Mallero, andrebbe revitalizzata;
- Alcune funzioni (ad es. l'Agenzia delle Entrate al Moncucco) sono troppo decentrate;
- La chiusura al traffico motorizzato di via Piave ha ridotto l'accessibilità alle zone centrali; in generale in tutta la zona di **via Piazzi e via Cesura** andrebbe migliorata l'accessibilità e la segnaletica;
- **L'itinerario di gronda** proveniente da Montagna, formato da via Alpini, via IV Novembre e via Fiume, **è congestionato** e presenta diversi nodi pericolosi (ad esempio all'intersezione con via Don Bosco uno specchio è stato spostato e vi sono problemi di visibilità);

Diverse ipotesi sono state avanzate con riferimento alla valorizzazione del centro

- Per valorizzare l'asse di via Lavizzari occorrerebbe qualificare meglio i due poli terminali di piazza Cavour (che ospita al venerdì mattina un piccolo mercato a km 0) e piazza Quadrivio;
- Realizzazione di un albergo diffuso con riqualificazione del patrimonio residenziale;
- Dare spazio ai giovani con locali più attrattivi;
- Enogastronomia e turismo enogastronomico;
- Il **sistema delle cantine** riutilizzate come rifugi antiaerei viene occasionalmente usato per singoli eventi (ad es. "polvere di stelle") ma meriterebbe un impiego permanente;
- Sondrio è stata la prima città in Italia a sostenere il **motorismo storico** (il cui giro d'affari è stimato dall'Istituto Piepoli in 2,2 miliardi di euro/anno) prevedendo l'accesso a parcheggi riservati ed alla ZTL; questa situazione è stata però oggi cancellata;



TEMATICA 2 – LA SOSTA DEI RESIDENTI

Diverse segnalazioni hanno riguardato i **problemi di sosta**, specie notturna, riscontrati dai residenti all'interno della ZTL

- I residenti in ZTL **pagano l'abbonamento** della sosta ma **non sempre trovano posto** (specie in corrispondenza di manifestazioni) e sarebbe opportuno consentire loro di utilizzare la zona blu più esterna; ciò però può inasprire il conflitto tra commercianti e residenti;
- **Via Scarpatetti è molto stretta**; sistemandola a senso unico (alternato?) sarebbe possibile garantire maggiori possibilità di sosta lungo strada;
- Il deficit di posti è comunque più forte ad Est che non ad Ovest, dove l'autorimessa di piazza Garibaldi ha consentito di ampliare un po' l'offerta;
- I **30 pass** rilasciati ai residenti per la sosta in piazza Garibaldi, alla tariffa di 500 €/anno, sembrano comunque **insufficienti**. Il gestore dell'autorimessa segnala però che la tariffa accordata è antieconomica;
- D'altro canto i gestori dell'autorimessa chiedono, per incrementarne l'utilizzo, eliminando alcuni posti-auto a pagamento in superficie, collocati in via Ragazzi del '99, via Caimi e via Trento. Nel contempo, i posti per disabili posti all'interno dell'autorimessa, per i quali è impossibile garantire la gratuità, potrebbero essere spostati in superficie.
- Il **parcheggio di piazza Cavour**, realizzato in forma ridotta (1 solo piano con box privati), non è adeguatamente utilizzato;
- Confartigianato segnala che mancano **regole per la sosta degli artigiani**, mentre Assovalori richiede aree di parcheggio breve per trasporto valori di fronte alle banche ed alle poste; inoltre occorrerebbe assicurare l'accesso alla ZTL per i mezzi di servizio degli istituti di vigilanza;

TEMATICA 3 – IL MERCATO

Il mercato settimanale costituisce un **evento molto impattante** sul centro, e vi sono diverse proposte di riorganizzazione

- Trasferimento in **piazza Garibaldi**, in modo da richiamare più gente interferendo di meno con il traffico;
- Trasferimento sul **Lungomallero**, in modo da riqualificare l'area;

TEMATICA 4 – LE POSSIBILI ESPANSIONI

Dalla consultazione **non sono emerse particolari esigenze** connesse all'estensione dell'area pedonale o della ZTL.

- Si segnala in particolare che un'eventuale pedonalizzazione delle vie Vittorio Veneto e XXV Aprile isolerebbe via Mazzini e via Trieste;
- In generale, alcuni intervenuti all'evento lamentano l'utilizzo disordinato delle piste ciclabili da parte dei ciclisti; occorrerebbe inoltre migliorare la visibilità;



TEMATICA 5 – IL LUNGO MALLERO

Numerosi interventi si sono soffermati sul Mallero, che da elemento di separazione del centro in due porzioni diseguali potrebbe trasformarsi in una **connessione "dolce"** di rilievo urbano

- Le arginature formano **oggi una barriera fisica** importante;
- Il collegamento p.za Garibaldi-Lungomallero-via Gombaro Ponchiera delimita di fatto il centro fungendo anch'esso da barriera;
- Nel tratto compreso tra piazza Garibaldi e via Cavour il **traffico** assume velocità eccessive mettendo a rischio i pedoni che non dispongono di un marciapiede; sarebbe forse possibile realizzare una passerella pedonale a sbalzo sull'argine, come a Merano od a Monza;
- In generale, occorrerebbe prevedere la **valorizzazione** del Lungomallero, specie per quanto riguarda il percorso in destra orografica, solivo e caratterizzato, in estate, dalla presenza di brezze provenienti dalla Val Malenco;
- In direzione Sud, il Lungomallero potrebbe trasformarsi in un piacevole collegamento con il **parco Bartesaghi** (sfruttando la passerella a sbalzo prevista tra il 7° e l'8° ponte) ed anche con il parcheggio di attestamento posto presso il 7° ponte;
- In direzione Nord, lo stesso Lungomallero potrebbe garantire una buona **connessione con il Sentiero Rusca**;



Tavolo 2 Accesso al centro e sosta

Domande Chiave

- I percorsi viabilistici per arrivare in centro sono chiari?
- Ci sono strade particolarmente trafficate e pericolose per pedoni e ciclisti?
- La disponibilità di posti auto è adeguata?

TEMATICA 1 – VIABILITA', TRAFFICO E SICUREZZA

I presenti ai diversi gruppi di lavoro hanno evidenziato quanto segue:

- Via Tonale risulta scarsamente illuminata;
- L'alberatura lungo la **pista ciclabile di via Stelvio**: ostacola l'illuminazione sia della strada, sia della pista ciclabile e la visibilità del ciclista da parte del veicolo in svolta verso la viabilità laterale, gli accessi carrai e le attività commerciali;
- L'intersezione di via Vanoni e le traverse via Meriggio e via don Luigi Guanella risulta pericolosa a causa delle manovre di svolta a sinistra compiute dai veicoli. In particolare la manovra di svolta a sinistra per i veicoli provenienti da via Meriggio e da via don Luigi Guanella risultano vietate, ma tale prescrizione viene largamente disattesa dai veicoli con i conseguenti effetti di congestione e di aumento della pericolosità all'incrocio;
- L'itinerario in direzione nord lungo le vie Caimi, Gavazzeni, Alessi e lungo Mallero Cadorna è molto trafficato. Inoltre alle intersezioni via Caimi-via Ragazzi del 99, via Gavazzeni-via Alessi e via Alessi-lungo Mallero Cadorna si verificano situazioni di pericolo per gli automobilisti dovuti alla scarsa visibilità, alla presenza di elementi di moderazione della velocità e alla segnaletica che regola il diritto di precedenza dei veicoli; Il percorso descritto viene utilizzato non solo dal traffico locale, ma anche dal traffico in attraversamento della città diretto da sud verso nord;
- Lungo le **vie Trento e Trieste** (strade a senso unico in direzione Tirano) i posti auto sono realizzati sul margine sinistro della carreggiata con conseguenti problemi legati alla discesa dall'auto, meno agevole per la presenza del marciapiede, e legati alla sicurezza per il passeggero;
- L'itinerario via Trento e vie Trieste risulta interessato da importanti carichi veicolari; in caso di emergenza il transito dei mezzi di soccorso risulta fortemente impedito a causa della presenza di auto in sosta sul margine nord e di ostacoli fisici lungo il margine sud;
- **Via Zara** è una strada molto stretta per la quale dovrebbe essere considerata la possibilità di istituire il senso unico di marcia;
- L'itinerario proveniente e diretto verso la strada panoramica che porta a Montagna in Valtellina è fortemente utilizzato in quanto raccoglie la domanda di traffico derivata dai comuni sul versante nord della Valle e lungo la SP21 (i collegamenti tra la SP21 e la SS38 sono difficoltosi a causa dell'importante dislivello). Tale itinerario andrebbe riqualificato, in particolare le vie V Alpini, Lusardi, IV Novembre e don Bosco;
- Il tratto di **via Fiume** compreso tra via Gorizia e largo Sertoli presenta marciapiedi di ridotte dimensioni ed è percorso dal servizio Pedibus di accesso alla scuola. La carreggiata è organizzata con due corsie in direzione nord di preselezione della svolta, la cui eliminazione potrebbe liberare spazio per l'ampliamento dei marciapiedi;



- Opinioni contrastanti sono state espresse in merito all'accesso da via Stelvio in città: il disassamento dell'asse è importante elemento di moderazione della velocità, ma anche percepito come itinerario in qualche modo impedito e difficoltoso;
- L'accesso all'**ospedale di Sondrio** risulta facilitato da est, mentre da ovest sia gli utilizzatori che i mezzi di soccorso, anche provenienti dai comuni della valle, utilizzano la viabilità locale preferendo l'itinerario lungo le vie Trento e Trieste. Questo avviene con conseguenti problemi dovuti agli importanti carichi viabilistici, al carattere strettamente urbano della viabilità e alla presenza su queste strade di numerosi pedoni e ciclisti;
- L'intersezione viale dello Stadio e via Aldo Moro è caratterizzata da elevati flussi di traffico, le manovre di svolta a sinistra sono importanti e condizionano pesantemente il deflusso della viabilità e la sicurezza dei veicoli. In particolare la svolta a sinistra dei veicoli che provengono da via Aldo Moro è resa difficoltosa dal cospicuo flusso di traffico proveniente da Milano;
- La viabilità a sud della stazione Settimo Ponte, via Moro, via Tonale risulta scorrevole e le intersezioni a rotatoria ben ripartiscono i flussi di traffico. In corrispondenza della stazione ferroviaria, dell'autostazione e del campus scolastico nonostante l'esistenza del sottopasso pedonale i pedoni attraversano la sede stradale con i relativi problemi di sicurezza;
- L'intersezione via Torelli e via Aldo Moro risulta pericolosa per ciclisti e pedoni per la scarsa visibilità;

TEMATICA 2 – SOSTA

- È Poco nota la possibilità di sostare gratuitamente per i primi 20 minuti all'interno della Zona 1;
- È Necessario individuare **aree di parcheggio esterne** per evitare che tutti si riversino nei parcheggi interni al centro, occorre inoltre installare, lungo gli itinerari principali, dei sistemi di segnalazione della disponibilità di posti auto in modo da evitare gli spostamenti veicolari all'interno della maglia dei sensi unici del centro, i quali creano notevoli carichi di traffico facilmente limitabili;
- Il parcheggio vicino all'**ospedale** denominato "Profilassi" risulta ben utilizzato nelle ore mattutine dei prelievi, mentre meno utilizzato nelle altre ore;
- È positivo il riscontro dell'iniziativa "**Ticket sconto**" nella quale i commercianti, a fronte di un acquisto, forniscono un buono sconto sulla sosta;



Tavolo 3 Sondrio alta e frazioni

Domande Chiave

- Le frazioni sono sufficientemente connesse alla città?
- Avrebbe senso un collegamento tra il Castello e il Centro?
- Come si può intervenire sui problemi di accessibilità e sosta?

TEMATICA 1 – PERCEZIONE DELLE FRAZIONI

Dalla discussione ai tavoli è emerso che le **frazioni** sono generalmente **poco frequentate** e i cittadini di Sondrio le conoscono poco.

I presenti ai diversi gruppi di lavoro hanno inoltre evidenziato quanto segue:

- Le Frazioni di Ponchiera, Colda e Mossini sono frequentate esclusivamente per le **passeggiate estive**;
- Non sono presenti marciapiedi e percorsi pedonali adeguati per il **collegamento tra le frazioni e il centro abitato**;
- Non sono presenti protezioni lungo l'itinerario Ponchiera-Arquino-Mossini;
- Viene avvertita la mancanza di un collegamento tra il centro, il sentiero turistico Rusca e il sentiero della Valtellina;
- Sarebbe interessante recuperare la **viabilità storica** all'interno delle frazioni sia come collegamento ciclopedonale che come risorsa turistica;
- I dissuasori posti lungo la SP della Valmalenco portano a usare la viabilità alternativa interna al centro abitato di Mossini;
- In frazione Colda non tutti i mezzi riescono a passare, ci sono state segnalazioni di difficile transito anche da parte dei mezzi CRI di soccorso;

TEMATICA 2 – COLLEGAMENTI CON IL CASTELLO E RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE LIMITROFE

- Il Castello è attualmente poco utilizzato, ma potrebbe ospitare il **Museo della Montagna** in collegamento con il Comune di Torino;
- L'area **Ex-Fossati** richiede una bonifica da materiali tossici, in seguito alla quale potrebbe essere utilizzata in parte come **parcheggio**;
- Un eventuale collegamento meccanizzato con il Castello potrebbe rappresentare una via alternativa per coloro i quali quotidianamente si spostano a piedi dal centro di Sondrio a Ponchiera (percorso che attualmente non presenta un marciapiede dedicato);
- Nell'area sono presenti diverse problematiche di illuminazione pubblica;
- Valutare l'illuminazione dei punti di interesse storico-artistico anche nelle frazioni;
- Il collegamento tra il **Castello e Piazza Cavour** è interessante, ma deve in contemporanea portare alla riqualificazione della piazza stessa;



TEMATICA 3 – ACCESSIBILITÀ E SOSTA

- L'area dell'Agenzia delle Entrate (**via Benaducci**) risulta **critica** in quanto l'unico parcheggio presente è riservato ai dipendenti;
- Castel Masegra è difficilmente raggiungibile dalle auto;
- **Via Carlo Besta**, per raggiungere il centro di formazione professionale, è **pericolosa** per i pedoni;
- La **navetta** che porta gli studenti dal centro di Sondrio all'istituto di formazione è **costosa** e spesso ritarda per il traffico, motivo per cui si sta valutando di spostare il centro di formazione in un'area più centrale della città;
- È possibile stabilire una **convenzione** tra il Comune e il parcheggio già presente nell'area Ex-Fossati?;
- L'uso delle bici elettriche nell'area è diffuso ma manca un'adeguata **segnaletica orizzontale**:
- Via Fossati è priva di marciapiedi;
- La zona delle **cascate del Mallero** è **pericolosa** per i ragazzi che, nonostante il divieto di accesso e balneazione, d'estate si tuffano nel torrente;
- I parcheggi auto riservati ai disabili sono carenti in zona castello;
- Si propone l'istituzione di un servizio bus a chiamata per i passeggeri disabili;
- Si propone l'istituzione di una navetta a servizio di tutte le frazioni nei giorni di mercato;

Area La Piastra:

- Le ciclabili e i sentieri presenti non sono valorizzati e mantenuti in modo corretto;
- La nuova sede CRI in progetto presenta da subito problemi di viabilità e accessibilità;
- Il quartiere torri necessita di una riqualificazione del verde pubblico;



Tavolo 4 Ciclopedonalità

Domande Chiave

- Muoversi in bicicletta a Sondrio è possibile?
- Quali sono le criticità e i punti pericolosi per un ciclista?
- Cosa proporresti per incentivare l'uso della bicicletta?

Dalla discussione al tavolo la prima domanda ha ricevuto all'unanimità risposta affermativa; Sondrio, pur essendo un comune di montagna, è situato in una valle pianeggiate e **facilmente percorribile in bicicletta**. È un comune a **misura d'uomo**, attraversabile tranquillamente anche muovendosi a piedi.

TEMATICA 1 – CRITICITA' E PUNTI PERICOLOSI PER PEDONI E CICLISTI

I presenti ai diversi gruppi di lavoro hanno evidenziato quanto segue:

- **Via Stelvio**, seppur riqualificata di recente, risulta essere ancora **pericolosa per i ciclisti** in quanto la pista ciclabile è situata in corrispondenza delle uscite dai passi carrai, e i ciclisti sono poco visibili per l'alberatura presente;
- I ciclisti in via Stelvio spesso transitano in carreggiata, la quale è stata ristretta a seguito dell'intervento di riqualificazione. Per ovviare la pericolosità della via viene proposto al tavolo di spostare la pista ciclabile verso nord, con una parallela a Via Stelvio che passi per il cimitero;
- Il nuovo svincolo della Tangenziale in via Samaden è pericoloso in quanto è interrotto il collegamento tra la suddetta via e il sentiero Valtellina. Si propone un sottopasso ciclopedonale;
- Via Vanoni rappresenta un altro punto critico per la ciclabilità; la pista ciclabile è situata in corrispondenza delle uscite dai passi carrai e, soprattutto, dell'uscita dal supermercato (dunque maggiormente trafficata rispetto a un passo carraio privato). Anche su via Vanoni, come su via Stelvio, l'alberatura nasconde pedoni e ciclisti e questi ultimi spesso transitano in carreggiata; si propone il ridisegno della segnaletica e, soprattutto, una barriera fisica che impedisca agli automobilisti svolte non consentite dalla linea continua a terra (ma non rispettate);
- La pista ciclabile in via Vanoni si interrompe bruscamente e riprende soltanto all'incrocio con via Moro e via Tonale (anche la rotonda in questione è critica per i ciclisti);
- Il Lungo Mallero Cadorna è privo di marciapiedi e piste ciclabili, è fortemente sentito il tema di una riqualificazione dell'area;
- Lungo **la strada per Ponchiera** e per il sentiero turistico Rusca **manca un collegamento** ciclopedonale;
- Viene segnalato come pericoloso l'incrocio tra via Trieste e via Colombaro;
- Manca un collegamento tra il sentiero Valtellina e la nuova area commerciale a Sassella, l'attraversamento è molto pericoloso anche per i pedoni;
- Viene segnalata come pericolosa via Ragazzi del '99;



- La pavimentazione in centro è dissestata;
- Le biciclette spesso si muovono in **contromano**, mancano **un'opportuna segnaletica** e un sistema di sanzioni;
- Viene segnalata la mancanza di una pista ciclabile in via Fiume;
- Sono evidenziati come **pericolosi gli scivoli per disabili** situati agli incroci tra via Colombaro e via Piazzi, e tra via Zara e via San Giovanni Bosco;

TEMATICA 2 – PROPOSTE PER MIGLIORARE IL SISTEMA CICLABILE E INCENTIVARNE L'USO

- L'osservazione proposta più frequentemente riguarda l'aumento della segnaletica per la
 ciclabilità, sia per quanto riguarda il codice della strada (in modo da evitare ciclisti sulla
 carreggiata, ciclisti in contromano, superamento del limite di velocità, ciclisti su
 attraversamenti pedonali etc) che per quanto concerne il ciclismo, dato che i turisti
 presenti sul sentiero Valtellina spesso non visitano Sondrio e, nel momento in cui
 prendono una deviazione per la città, non trovano la strada per riconnettersi al sentiero;
- Viene proposto il **recupero dei sentieri storici** quali risorse per la ciclopedonalità e la fruizione turistica;
- Si sottolinea la **mancanza di servizi annessi al cicloturismo e alla ciclabilità**; Sondrio è infatti sprovvista di punti per l'assistenza meccanica, punti ristoro convenzionati, parcheggi sicuri e con possibilità di ricarica per le biciclette elettriche;
- Dato che è stato riscontrato lo scarso funzionamento del Bike Sharing, si propone l'inserimento di **parcheggi** per biciclette **sicuri** in prossimità della stazione e dei parcheggi per autovetture esterni;
- I presenti al tavolo condividono la percezione della **mancanza di un progetto unificato** e uniforme per la ciclabilità in tutto il territorio comunale; si avverte piuttosto la realizzazione della rete per step intermedi che mal dialogano tra di loro. Viene proposto un nuovo progetto di insieme partendo dal collegamento tra via Stelvio, via Piazzi, via Trento e via Trieste, anche con tracciati alternativi;
- Si propone l'inserimento di una **nuova viabilità di collegamento tra via Samaden e via Morbegno**, in modo da servire il campus scolastico e risolvere il traffico nelle ore di uscita da scuola nelle due vie parallele (via Morbegno e via Tirano) al momento a fondo cieco. Tale collegamento, se servito anche di una pista ciclabile, potrebbe connettersi, con un sottopasso in corrispondenza del nuovo svincolo, al sentiero Valtellina;
- Per incentivare l'utilizzo della bicicletta si concorda sulla necessità di una più sentita cultura generale sul tema, la quale potrebbe essere rafforzata partendo dall'inserimento del tema nelle scuole e da progetti che coinvolgano gli studenti di tutte le fasce d'età;
- Il sentiero Valtellina, importante arteria turistica, è poco percepito dal comune e viceversa; si propone l'inserimento di più punti di attraversamento e collegamento con il sentiero oppure una deviazione dello stesso all'interno del territorio comunale;



Tavolo 5 Stazione e trasporto pubblico

Domande Chiave

- Il trasporto pubblico è giustificato in un comune come Sondrio?
- La stazione è il cuore del sistema dei trasporti; che valutazione daresti a questo nodo?
- Il piano di bacino prevede la riorganizzazione della rete, questo potrebbe incentivare l'uso del trasporto pubblico?

TEMATICA 1 – IL TRASPORTO PUBBLICO A SONDRIO

Dalla discussione ai tavoli è emerso che il servizio di **trasporto pubblico** sia **poco frequente** e ridotto, in particolare nelle frazioni, dove la frequenza è stata ulteriormente abbassata negli ultimi anni. Altro elemento che rende poco utilizzato il servizio è rappresentato nella, così definita, cultura dei cittadini del comune all'utilizzo dell'auto.

I presenti ai diversi gruppi di lavoro hanno inoltre evidenziato quanto segue:

- In diversi hanno segnalato come **alcuni polarità urbane** siano **scarsamente servite** dal trasporto pubblico. Questo vale in particolare per l'ospedale, dove il paziente dimesso risulta "abbandonato a se stesso" e "deve arrangiarsi" per tornare a casa, facendosi venire a prendere da un conoscente, pagando un taxi o, al limite, andando a piedi;
- Altre segnalazioni hanno riguardato l'interazione fra i veicoli, tessuto urbano e la popolazione. In particolare, i mezzi extraurbani transitano con difficoltà nelle aree centrali date le caratteristiche morfologiche delle stesse. In tal senso sarebbero preferibili mezzi di dimensione più ridotta e quindi più corse. Nel caso del centro di formazione professionale in via Carlo Besta, il percorso di accesso pedonale è sprovvisto di marciapiedi e presenta alcuni nodi che, al transito degli autobus scolastici, risultano pericolosi;
- **Via alpini** risulta servita esclusivamente dall'extraurbano, inoltre presenta elevati flussi di traffico in orari di punta a causa del flusso di pendolari in accesso al centro urbano.
- L'autobus è utilizzato, in sostituzione al servizio ferroviario, per recarsi a Tirano.

TEMATICA 2 – PROPOSTE PER IL RIASSETTO DELLA RETE URBANA

Diverse sono state le occasioni di riflessione circa il possibile riassetto della rete urbana al fine di migliorarne l'uso:

- Definire delle aree di parcheggio esterne alla città, collegate al centro urbano da navette ad elevata frequenza. Da perfezionare in tal senso il sistema informativo riguardante la disponibilità di parcheggi nelle aree attrezzate;
- Concentrare le linee sulla circonvallazione, dato che da questa è tutto raggiungibile a piedi;
- Funziona l'**integrazione** con i **servizi extraurbani**, in particolare per raccogliere la domanda più esterna (come, ad esempio, la domanda dalle frazioni);



- Sarebbe opportuno ragionare circa un **servizio a chiamata**, eventualmente accessibile tramite app specifica;
- Per le categorie deboli, sarebbe opportuno istituire servizi che consentano l'accesso agli esercizi commerciali;
- In diversi hanno segnalato la mancanza di un collegamento con Parco Bartesaghi, in particolare d'estate. La sperimentazione dell'estate precedente ha però avuto scarso utilizzo:
- Occorrerebbe un'informativa rivolta ad incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici, con potenziamento dei servizi navetta e conseguente diminuzione dei tempi di attesa;

TEMATICA 3 – L'UTENZA DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO

Il servizio è prevalentemente utilizzato da coloro che sono esclusi dall'uso dell'autovettura: persone con **disabilità**, **studenti**, **anziani** o persone a **basso reddito**. Molti gli utenti nella Piastra. Quasi nessuno dei partecipanti ai tavoli usa abitualmente il servizio urbano, dalla discussione è emerso quanto segue:

- In generale i carichi risultano ridotti, ad eccezione delle linee scolastiche, dove si arriva anche a 200 passeggeri al giorno;
- Manca uno studio specifico sulla tipologia di utenza che usufruisce del trasporto pubblico;

TEMATICA 4 – LA STAZIONE E IL CAMPUS

L'area della stazione si conferma il centro del sistema di trasporto pubblico.

- Una prima tematica emersa durante i tavoli è sicuramente il rapporto con il vicino Campus scolastico. Il flusso pedonale fra i due poli non è completamente intercettato dal nuovo sottopasso, poco utilizzato in particolare da chi arriva con le linee extraurbane. Questo si traduce in intralci lungo via Vanoni, in particolare per le ambulanze che devono accedere all'ospedale. Alcuni suggeriscono di togliere le strisce al fine di disincentivare l'attraversamento e portare ad un maggior uso del sottopasso;
- Altra interferenza dettata dal campus è la **sosta autobus in via Carducci** in attesa dell'uscita degli studenti, in particolare di sabato. Nei pressi, viene segnalata la presenza di uno spazio utilizzabile lì vicino per accogliere gli autobus;
- Chi arriva con il treno torna frequentemente con un passaggio in auto (come ad esempio nel caso degli studenti universitari), determinando un aumento dei flussi veicolari in centro. In tal senso viene suggerito di chiudere l'uscita pedonale della stazione a nord, concentrando il tutto sul lato meridionale, al fine di evitare automobili sul versante di maggior pregio storico. Anche le linee urbane andrebbero spostate sul lato sud;



Partecipanti all'incontro

TRINCA COLONA	GIOVANNI	ACI – Automobile Club d'Italia
D'ALPAOS	STEFANO	ACI – Automobile Club d'Italia
STAINO	ANTONIO	Istituto di vigilanza AssoValori
LANZINI	GIORGIO	Collegio dei Geometri
BERTUSSI	GIUSEPPE	Collegio dei Geometri
VITALI	GIULIA	Ordine degli Architetti
SPINELLI	MASSIMO	Ordine degli Architetti
ROGNA	FRANCESCA	Valtellina accessibile
LAZZARINI		AEW Impianti
ROSSI	MANUELA	ACSM/AGAM
GATTO		ABACO SPA
FRIGERIO		Valtellina Veteran Car
FERRARI		Valtellina Veteran Car
RIZZI		CRI - Croce Rossa Italiana
RODICARI		CRI - Croce Rossa Italiana
MASPES	PIETRO	Ordine degli ingegneri
BONINSEGNA	STEFANO	Ordine degli ingegneri
RAMPONI		Confartigianato
POZZI		Guida cicloturistica
VALENTI	LUCA	Centro formazione professionale
GIAMBELLI	MANUELA	Confcommercio
ROBUSTELLI	VINCENZO	Associazione commercianti
GULLUA'	CRISTINA	Ordine degli Avvocati
NOCELLA	GENNARO	Guardia di Finanza
DA VINCI	ANGELO	Guardia di Finanza
BUSCACCI	VITTORIO	CGL - Confederazione Generale del Lavoro
VIGANO'	GIANCARLO	ATS
CRISTINI	NATALIA	STPS SPA
CURTONI	GIANLUIGI	STPS SPA
MASPES	CRISTINA	Consigliere comunale e commerciante
GIANOLINI		Gianolini Trasporti

Meta srl

DEBERNARDI	ANDREA	Ingegenere e Direttore tecnico	Tavolo 1
TRAINA MELEGA	FRANCESCA	Ingegnere	Tavolo 2
TAIARIOL	CHIARA	Ingegnere	Tavolo 3
MASTROPASQUA	LORENA	Architetto	Tavolo 4
FERRARA	EMANUELE	Pianificatore territoriale	Tavolo 5

L'incontro è stato supervisionato dall'Assessore Carlo Mazza (urbanistica, ambiente e mobilità) e moderato dall'ingegnere Davide Tessarollo.



INCONTRO WORLD CAFE' 27 Novembre 2019

Nel corso del pomeriggio di Mercoledì 27 Novembre 2019, nei pressi delle aule consigliari del comune, si è tenuto il secondo incontro "World Café".

Questo secondo appuntamento aveva l'obiettivo di presentare ai cittadini le scelte e le strategie in atto per il piano del traffico, frutto di quanto discusso nella prima occasione e del lavoro degli ultimi mesi.

Accompagnati ancora una volta dalle ottime paste e bevande offerte, i cittadini hanno avuto l'occasione di apprendere le cinque principali strategie ai cinque diversi tavoli, potendo fornire il proprio contributo a riguardo (non essendo le strategie al tempo definitivamente approvate).

Questa modalità di presentazione con confronto diretto al tavolo si è rivelata nuovamente vincente, favorendo l'interazione e l'attenzione rispetto alla classica conferenza. I partecipanti hanno infatti avuto modo di portare il proprio contributo e la propria opinione riguardo ogni strategia e, soprattutto, hanno potuto confrontarsi con gli altri partecipanti, appartenenti a diverse categorie e tipologie di utenza.

Per questo appuntamento gli iscritti sono stati quindici, circa la metà della scorsa volta; erano presenti molti partecipanti dello scorso incontro e alcuni volti nuovi. I partecipanti sono stati nuovamente divisi nei cinque gruppi disomogenei, questa volta soltanto 3 o 4 per gruppo. I gruppi di ridotte dimensioni hanno consentito di ridurre il tempo a disposizione per ogni tavolo e hanno permesso a tutti di esprimersi più a lungo.

Ad ogni tavolo erano nuovamente presenti i facilitatori, in gran parte i medesimi dello scorso appuntamento, appartenenti al gruppo di lavoro della società Meta srl, incaricata della redazione del piano; al facilitatore il compito di esporre sinteticamente quali obiettivi la società si è posta per la città e con quali strategie ha inteso raggiungerli, favorendo l'interazione tra le parti e indirizzando il confronto evitando di andare fuori tema.

L'incontro è stato nuovamente proficuo e interessante per entrambe le parti; i partecipanti sono stati soddisfatti e il gruppo di lavoro di Meta srl ha riscontrato una risposta positiva alle strategie pensate per il comune, con piccole osservazioni rivelatesi non distruttive ma integrative per le strategie stesse.

Segue quanto emerso durante l'incontro e la lista dei partecipanti.



Tavolo 1 Valorizzare il centro storico

Obiettivi

- Valorizzare il **centro storico** nella sua interezza, mettendo a sistema in maniera leggibile gli spazi già esistenti e riducendo i transiti veicolari in via Longoni e via Lavizzari.
- Connettere al centro storico **Castel Masegra**, importante attrattore artistico- culturale.

Strategie

- Completa **protezione dell'antico tracciato della via Valeriana** connettendo le piazze del centro: piazzetta Carbonera, piazza Cavour, piazza Quadrivio e piazza San Rocco.
- Confermare l'attuale ZTL completando il sistema dei varchi d'accesso.
- Ridefinire lo **schema di circolazione** dell'asse via Longoni/via Lavizzari.
- Razionalizzare gli spazi di piazza Cavour.

TEMATICA 1 – IL COLLEGAMENTO CON CASTEL MASEGRA

I presenti ai diversi tavoli hanno commentato quanto segue:

- L'idea di realizzare un **percorso meccanizzato** di accesso a **Castel Masegra**, unanimemente visto come elemento-chiave per la valorizzazione turistica della città, è stata generalmente apprezzata, e la maggioranza dei partecipanti ha condiviso l'ipotesi di centrare il percorso di accesso a valle su piazza Cavour.
- Diverse perplessità continuano invece ad investire l'assetto attuale di **piazza Cavour**, in ordine:
 - sia al nuovo edificio collocato lato Mallero, che ha ridotto fortemente il numero dei posti auto a disposizione senza apportare alcun elemento a supporto della rivitalizzazione di questo importante spazio storico della città;
 - o sia al disordine nelle manovre di accesso e carico/scarico.

A questo proposito, la soluzione proposta dalla bozza di piano sembra aver incontrato l'interesse dei partecipanti, anche se in alcuni caso sono emersi commenti abbastanza scettici sulla reale possibilità di risolvere il problema.

- Un aspetto sollevato da molti intervenuti al World Café riguarda la sosta, nelle sue diverse sfaccettature e in particolare:
 - o il ruolo ed i tempi di attuazione del nuovo parcheggio previsto dentro l'area ex Fossati;
 - o la soluzione più idonea per la sosta dei bus turistici;
 - o la richiesta, da parte di Valtellina Veteran Car, di poter disporre in piazza Cavour di un posto riservato alle auto d'epoca.



TEMATICA 2 – L'ORGANIZZAZIONE DELLA ZTL

In generale, l'ipotesi di non modificare gli attuali confini della ZTL, procedendo semmai all'installazione di varchi elettronici a tutti gli accessi, non incontra contestazioni di sorta.

- A questo proposito, si segnala però la necessità di non introdurre nuova segnaletica stradale, verticale o luminosa, in piazza Quadrivio, al fine di valorizzarne l'aspetto storico-architettonico.
- L'obiettivo di riqualificare l'asse della strada Valeriana da piazzetta Carbonera sino a piazza San Rocco è condivisa più o meno da tutti i partecipanti. Alcuni di essi chiedono anzi un approccio più rigoroso al tema della sosta lungo strada, sino ad un divieto generalizzato.
- Si tratta però di reperire ulteriori posti-auto riservati ai residenti nell'immediato intorno della ZTL stessa, ed in particolare presso il varco più orientale che dà accesso a piazza Quadrivio. A questo proposito, si ricorda che sotto l'Enoteca delle Alpi esiste già un parcheggio in struttura, il cui 1º piano interrato è privato, ma il 2º è pubblico a pagamento.

TEMATICA 3 – IL LUNGOMALLERO

- Piace sostanzialmente a tutti l'idea, già emersa nel primo World Café, di utilizzare il Lungomallero particolarmente in destra idrografica come "passeggio" pubblico da piazza Cavour sino al parco Bartesaghi.
- Alcune perplessità sono invece sollevate relativamente all'ipotesi di utilizzare la viabilità in sponda sinistra come asse di transito per i bus urbani, ed eventualmente extraurbani. In particolare, un intervenuto segnala l'impossibilità, per i veicoli provenienti dal Lungomallero Cadorna, di immettersi su via Trento in direzione Ovest.



Tavolo 2 Garantire l'accessibilità ampliando il centro

Obiettivi

- Garantire e migliorare l'accessibilità ai servizi in centro con tutte le modalità di trasporto.
- **Allargare il centro** riducendo la pressione del traffico sugli assi stradali più prossimi alla ZTL.

Strategie

- Riordino dello schema di circolazione integrando l'asse della vecchia SS38.
- Sistema di sensi unici contrapposti in modo da creare un sistema a celle.
- Rendere più facilmente individuabili gli itinerari di ingresso e uscita dalla città.

TEMATICA 1 – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE PROPOSTO

All'interno di tutti i gruppi sono stati espressi pareri positivi in relazione agli interventi proposti riguardanti il riordino dello schema di circolazione e il sistema a celle, quest'ultimo infatti appare l'adeguamento del sistema in vigore dal 2005 in relazione alla crescente importanza della tangenziale di Sondrio e alla conseguente diminuzione del traffico sul vecchio asse della Strada Statale n.38.ù

Di seguito si riportano gli interventi di carattere più puntuale emersi all'interno dei gruppi di lavoro:

- Con riferimento all'inversione del senso di marcia del Lungo Mallero, nel tratto compreso
 tra via Le Presse e via Pedescallo, viene suggerito di valutare l'eventuale completa
 interdizione al traffico veicolare come per i tratti a monte e a valle permettendo la
 riqualifica dell'itinerario di passeggio in destra Mallero diretto verso il centro: "Water front
 Mallero";
- Alcuni dei presenti pongono l'attenzione sulle intersezioni semaforizzate lamentando, allo stato attuale, la presenza di eccessivi accodamenti, tempi di ciclo troppo lunghi ed eccessive attese agli attraversamenti per la fase di verde pedonale (spesso il pedone attraversa senza rispettare il verde). Evidenziano che l'effetto del nuovo schema di circolazione produce l'aumento del flusso sull'asse via Adua, Mazzini, Sauro, Fiume, IV Novembre e quindi il peggioramento delle criticità in essere allo stato attuale. Chiedono l'attenta valutazione e revisione dei cicli semaforici per garantire migliori condizioni di circolazione veicolare e aumentare la sicurezza pedonale;
- I rappresentanti della società che gestiscono il trasporto pubblico interurbano STPS
 chiedono un'attenta verifica degli itinerari delle linee e in particolare delle manovre di
 svolta in alcune intersezioni maggiormente critiche per le caratteristiche geometriche



- della sede stradale. In particolare viene sollecitata particolare attenzione sull'intersezione Lungo Mallero Cadorna / via Le Prese / via Trento e su Largo Folla;
- la riqualifica dell'intersezione via Zara / via IV Novembre / via Don Bosco viene apprezzata soprattutto nell'ottica di un miglioramento della circolazione veicolare e di un aumento della sicurezza di pedoni e ciclisti;
- L'inversione di senso di marcia su via De Simoni viene apprezzata soprattutto nell'ottica di riconfigurare l'itinerario viale Stadio / viale Milano / via De Simoni come importante via di accesso alla città. Inoltre tale intervento produce come effetto l'inversione di via Le Prese e questo conduce, secondo l'opinione dei presenti, al miglioramento della sicurezza nell'intersezione Lungo Mallero Cadorna / via Trento / via Le Prese;



Tavolo 3 Mettere il centro in rete

Obiettivi

- Realizzazione di un sistema ciclopedonale in grado di **"mettere in rete"** la città intera
- Valorizzare gli itinerari a supporto della **mobilità turistica** anche di medio/lungo raggio.

Strategie

- Completare alcune **direttrici pedonali/ciclabili strategiche** anche di livello sovralocale.
- Proteggere le direttrici di accesso principali, intervenendo in particolare sulle intersezioni.
- Valorizzare il Lungomallero anche con funzione di corridoio di collegamento ciclopedonale.
- Realizzare la ricucitura tra la rete ciclopedonale urbana e i sentieri cicloturistici.

TEMATICA 1 – UN NUOVO SISTEMA DI CICLOPEDONALITA'

I presenti ai diversi gruppi di lavoro hanno apprezzato il **nuovo schema generale** pensato per omogeneizzare e rendere più organico il sistema di piste ciclabili e percorsi ciclopedonali esistenti a Sondrio.

Sono d'accordo sull'insistere con **assi radiali** provenienti da diverse direzioni (est, sud e sud-ovest) per raggiungere il centro.

- Per quanto riguarda **l'accesso da est**, già garantito dalla ciclabile in via Stelvio e dal prolungamento della stessa già previsto, i presenti esprimono pareri neutrali nei confronti della scelta di inserire una pista ciclabile su via Don Bosco, esprimendo soltanto perplessità concernenti la sezione della stessa e la possibilità di inserire una ciclabile senza togliere i posti auto.
 - A tale proposito tuttavia è emerso il tema del prolungamento di via Lusardi, alcuni presenti hanno proposto l'inserimento di una ciclabile sulla via stessa, prolungandola fino all'incrocio con via Zara.
- Riguardo all'accesso da Sud, i partecipanti sono favorevoli all'inserimento di un nuovo sottopasso tra via Tirano e via Morbegno, e apprezzano particolarmente che questo sia direttamente connesso, in linea retta, con il sottopasso della stazione, via XXV Aprile, fino a raggiungere il centro. Il nuovo sottopasso potrà inoltre essere collegato alla nuova viabilità prevista con il progetto ITIS al Policampus.
- L'accesso da sud ovest al momento presenta diverse criticità, ma sono già in atto diversi programmi per risolverle, come il bando periferie, che prevede un nuovo ponte ciclopedonale e una pista a sbalzo su via Torelli.



I presenti condividono a pieno l'idea di un nuovo sottopasso tra lo stadio e il parco Bartesaghi (alcuni si sono dimostrati scettici riguardo al livello del fiume in quel punto), ma sottolineano la necessità di un sottopasso in corrispondenza del nuovo centro commerciale a Sassella, come già era stato espresso durante lo scorso incontro. È stato fatto notare inoltre che esiste un percorso pedonale che collega a Sassella, il quale andrebbe reso ciclabile e più accessibile, in quanto sono presenti diverse attività nella piccola frazione (come la parete di roccia) che meriterebbe più visite.

- I partecipanti ribadiscono infine la necessità di riqualificare il lungo Mallero con un ampliamento dell'area pedonale disponibile.
- I presenti ai diversi gruppi hanno evidenziato un grande assente in questo schema generale, **l'accesso da nord**. La strada per Ponchiera, come era già stato sottolineato, è pericolosa e non adatta a pedoni e ciclisti, soprattutto la sera. Si propone l'inserimento di un percorso ciclopedonale a sbalzo sul declivio (data la sezione ristretta della carreggiata) che potrebbe risultare un interessante connessione con la nuova passerella prevista in collegamento con Mossini.

TEMATICA 2 – PUNTI CRITICI E PERICOLOSI

- Oltre ai punti indicati e condivisi sulla mappa, viene segnalato come punto pericoloso per i pedoni l'uscita dei bus all'autostazione.
- Viene percepito come critico anche l'incrocio tra via Zara e via Don Bosco, che sarà infatti oggetto di attenzione durante la fase di interventi del piano.
- Segnalata nuovamente la pericolosità per i ciclisti in via Stelvio, per la troppa presenza di passi carrai, alcuni presenti affermano che la pista ciclabile sarebbe dovuta essere lungo il lato ferrovia della carreggiata.
- Come era stato affermato durante lo scorso incontro **Il nuovo svincolo della Tangenziale** in via Samaden **è pericoloso** in quanto è interrotto il collegamento tra la suddetta via e il sentiero Valtellina.
- Altro punto critico risulta essere **Via Vanoni**, della quale si è discusso anche precedentemente.
- Viene segnalato nuovamente come pericoloso l'incrocio tra via Trieste e via Colombaro;
- Infine viene fatto notare come le biciclette spesso si muovano in **contromano**, mancano **un'opportuna segnaletica**, un sistema di sanzioni e una forte **educazione** a riguardo. A tal proposito dunque alcuni presenti si dimostrano scettici riguardo alla corsia ciclabile in **contromano** lungo via Trento e Trieste. Una volta spiegato loro come funziona la corsia, è apprezzato il fatto che il ciclista non debba fare zig-zag per la carreggiata, ma preoccupa il fatto di avere ciclisti da entrambi i lati per l'automobilista.



Tavolo 4 Proteggere le zone residenziali e le frazioni

Obiettivi

- Identificazione degli spazi urbani e definizione di **porte di accesso** facilmente leggibili da parte degli utenti.
- Organizzazione della viabilità negli spazi urbani con attenzione agli **itinerari del trasporto pubblico**.

Strategie

- Interventi di **riqualifica della viabilità nelle zone residenziali** garantendo l'accessibilità e la fruibilità dei servizi urbani.
- Applicazione diffusa e ragionata di tecniche di **moderazione del traffico** nelle zone urbane zone 30.

TEMATICA 1 – DEFINIZIONE DELLE ZONE 30

All'interno di tutti i gruppi sono stati espressi pareri positivi in relazione alla realizzazione di numerose zone 30. Le zone proposte sono di fatto state accolte come una regolamentazione di una struttura già funzionante nella quale, secondo i sondriesi stessi, vengono già mantenuti limiti di velocità bassi e sono rispettate tutte le componenti di mobilità oltre all'auto.

Localmente sono emerse alcune osservazioni:

- È stata proposta l'estensione delle zone 30 anche nelle aree limitrofe al campus, in quanto aiuterebbe a proteggere l'elevato flusso di studenti che vi accede.

 In particolar modo è stata segnalata l'elevata pericolosità dell'intersezione Via Tonale/ via Tirano.
- Via Meriggio è percepita come molto trafficata e utilizzata per evitare la via principale, anch'essa potrebbe essere inserita all'interno di una nuova zona 30
- Via Zara/Via IV Novembre è emersa infine come ultima intersezione particolarmente pericolosa e attualmente al limitare di una zona 30

Per quanto riguarda le frazioni è stata ben accolta la proposta di inserire zone 30 che portino non solo a un rallentamento delle auto, ma anche a una lettura più leggibile e organica della attuale struttura di rete. Non sono emerse osservazioni che portino a un eventuale ridisegno delle zone proposte.

TEMATICA 2 – DISEGNO DELLA RETE DI TRASPORTO PUBBLICO

La seconda tematica proposta all'interno del tavolo di discussione è stata relativa al ridisegno delle linee di trasporto pubblico e i nuovi itinerari proposti sono stati accolti senza osservazioni.



Tavolo 5 Organizzare la rete stradale primaria

Obiettivi

- Individuare e rendere identificabili gli assi viari di distribuzione e quelli locali attraverso un'efficace **gerarchizzazione della rete**.
- Garantire il rispetto del limite di velocità urbano e della sicurezza della circolazione per tutte le componenti.

Strategie

- Definizione della **classifica degli assi stradali** quale riferimento per la definizione di interventi mirati alla loro qualificazione.
- Interventi puntuali volti a risolvere criticità ai nodi o sugli assi principali, migliorandone la scurezza per tutte le componenti di mobilità.
- **Applicazione di sistemi ITS** volti a migliorare la sicurezza di attraversamenti pedonali ed in corrispondenza delle intersezioni semaforizzate.

TEMATICA 1 – VIABILITA', TRAFFICO E SICUREZZA

I presenti ai diversi gruppi di lavoro hanno evidenziato quanto segue:

- Per quanto riguarda l'intervento proposto lungo via Ventina (oggetto del bando PNSS), è stata apprezzata la soluzione della pericolosità dell'incrocio tra via Ventina e via Stadio.
 Permangono segnalazioni riguardo l'eccessivo congestionamento della rotatoria all'incrocio tra via Bernina e via Milano
- Apprezzato anche l'intervento di inversione del senso unico lungo via De Simoni. Si suggerisce, come intervento a completamento, la pedonalizzazione del **Lungomallero** Diaz al fine di valorizzare il waterfront:
- L'intersezione via Torelli e via Aldo Moro risulta pericolosa per ciclisti e pedoni per la scarsa visibilità
- In corrispondenza della stazione ferroviaria, dell'autostazione e del campus scolastico, nonostante l'esistenza del **sottopasso pedonale**, i pedoni attraversano la sede stradale con i relativi problemi di sicurezza e di incremento del traffico veicolare.
- Si evidenzia il problema relativo alle **fasi semaforiche** che risultano mal predisposte, da una lato, costituendo un pericolo dal punto di vista della fruizione pedonale (i pedoni tendono a non aspettare il verde e attraversano costituendo un pericolo per se stessi e per gli utenti motorizzati) e, dall'altro, generando traffico veicolare in attestazione ai semafori. Questa situazione è piuttosto evidente lungo le vie Mazzini, Sauro, Fiume.



- L'accesso da via Stelvio in città a causa del disassamento dell'asse è importante elemento di moderazione della velocità, ma è percepito come itinerario in qualche modo impedito e difficoltoso.
- L'intersezione di via Toti con **via Gorizia** è segnalata come pericolosa per gli automobilisti per la scarsa visibilità, si propone l'inversione del senso di marcia su via Gorizia.
- Si propone di integrare la nuova intersezione di **via Samaden** con la SS38 dello Stelvio con una nuova rotatoria a nord e una viabilità che connetta tale rotatoria con via Tirano e via Morbegno per sgravare via Tonale dal traffico.
- Si invita all'attenzione nel posizionamento dei sistemi ITS lungo la **via Tonale** in particolare all'altezza dell'ingresso alla fabbrica con corrispondente entrata e uscita di mezzi pesanti e operai a ciclo continuo, anche nelle ore notturne.

TEMATICA 2 – SOSTA

- Per quanto concerne il tema della sosta, è emersa la carenza di aree di sosta a servizio dell'Ospedale.
- Gli utenti segnalano inoltre l'errata progettazione della sosta sul retro del palazzo dell'INPS.
- Infine il Campus è servito da un parcheggio coperto dedicato. Avendo introdotto una tariffa per il pagamento della sosta in questo parcheggio, i fruitori tendono a cercare posteggi non a pagamento nelle vie residenziali del quartiere.



Partecipanti all'incontro

D'ALPAOS STEFANO ACI – Automobile Club d'Italia
TRINCA COLONA GIOVANNI ACI – Automobile Club d'Italia

VIGANO' GIANCARLO ATS

DELL'ACQUA ATHOS Confartigianato
ROMAGNA LAINI ALBERTO Confartigianato
CEFET RINO Confindustria

SPINELLI MASSIMO Ordine degli Architetti
ORLANDI MAURO Ordine degli Architetti
FORNI ANDREA Ordine degli Architetti
BONINSEGNA STEFANO Ordine degli ingegneri

BARTELLI CARLO Questura
CURTONI GIANLUIGI STPS SPA
PANETTA MICHELE STPS SPA

BELTRAMO FRANCESCO Unione Sindacati
FERRARI ENNIO Valtellina Veteran Car
OBERUSLER FLAVIO Valtellina Veteran Car

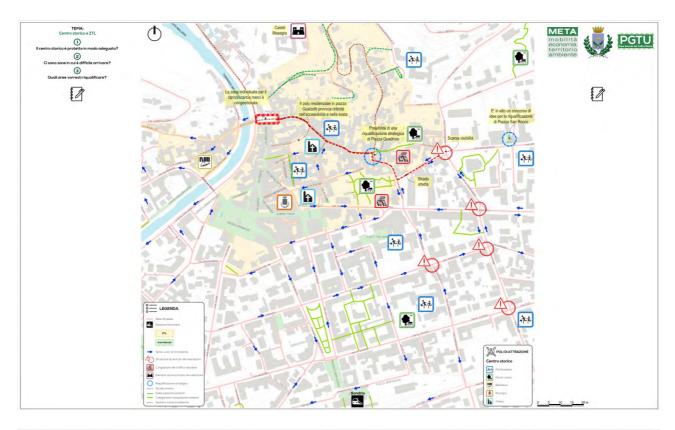
Meta srl

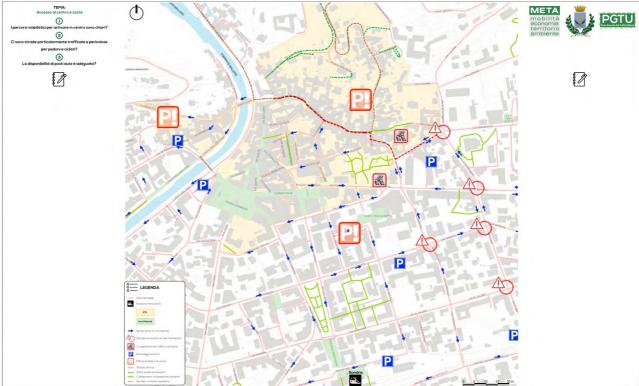
DEBERNARDI	ANDREA	Ingegenere e Direttore tecnico	Tavolo 1
TRAINA MELEGA	FRANCESCA	Ingegnere	Tavolo 2
MASTROPASQUA	LORENA	Architetto	Tavolo 3
TAIARIOL	CHIARA	Ingegnere	Tavolo 4
DOCCHIO	SILVIA	Ingegnere	Tavolo 5

L'incontro è stato supervisionato dall'Assessore Carlo Mazza (urbanistica, ambiente e mobilità) e moderato dall'ingegnere Riccardo Fasani.

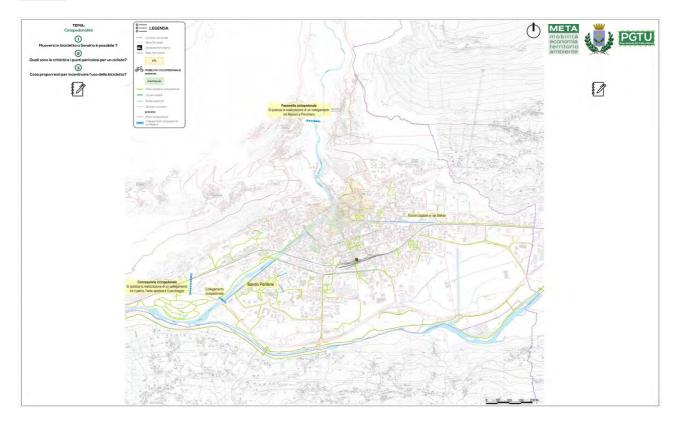


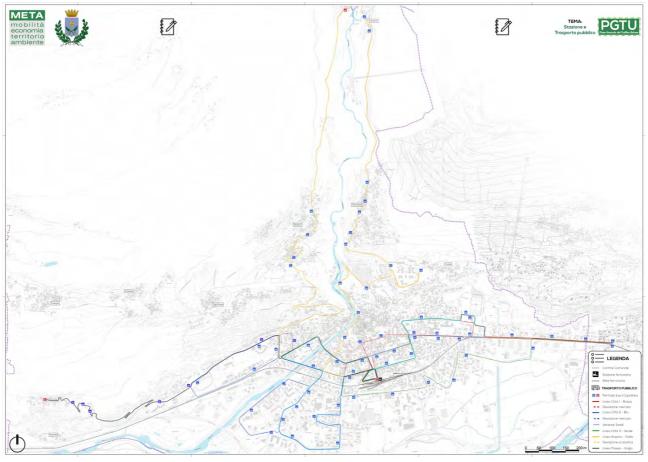
Allegato 1; Tavole 12 Marzo 2019



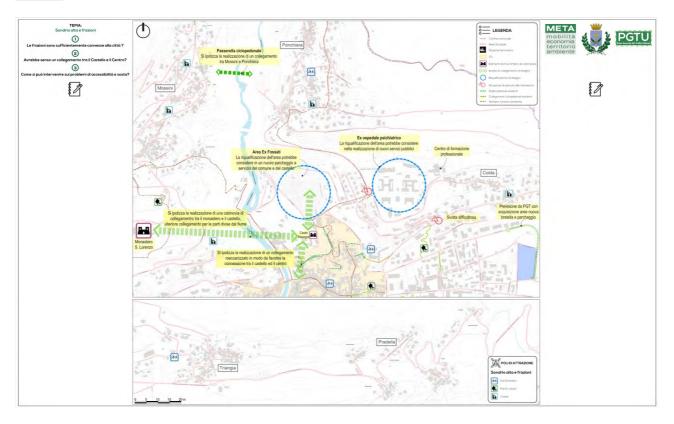






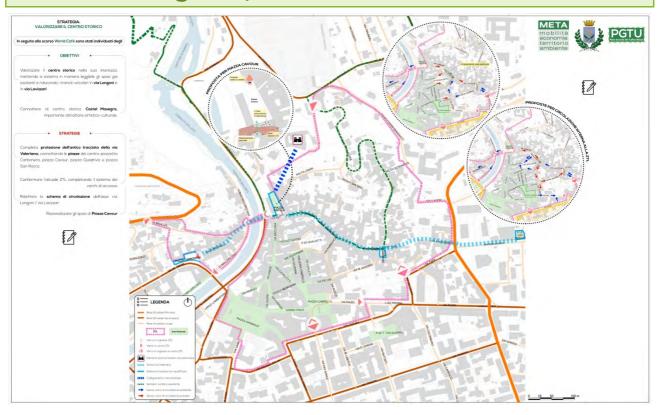


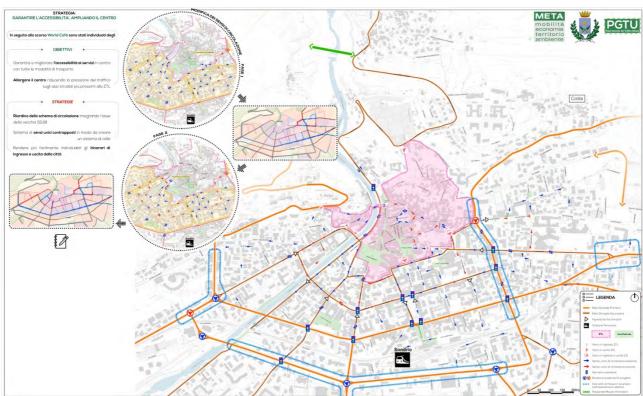




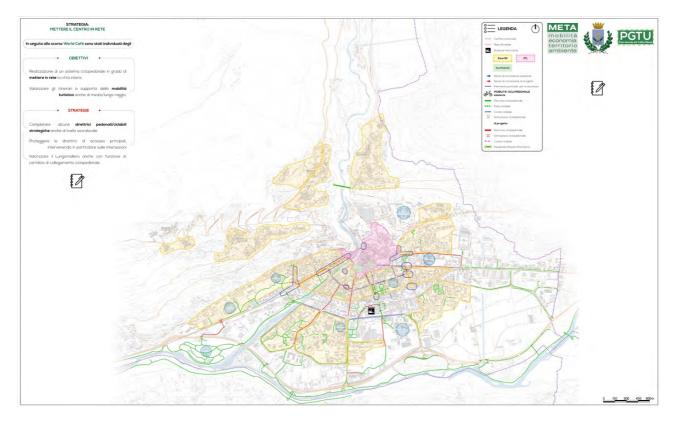


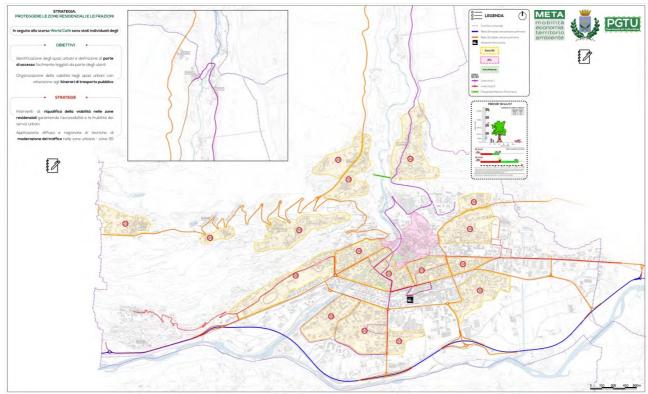
Allegato 2; Tavole 27 Novembre 2019



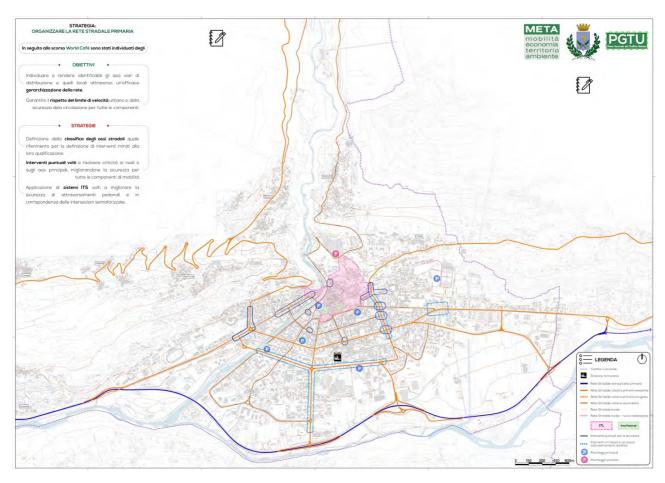














Allegato 3; Foto degli eventi

